

諮問庁：厚生労働大臣

諮問日：令和5年7月3日（令和5年（行情）諮問第578号及び同第579号）

答申日：令和6年10月25日（令和6年度（行情）答申第520号及び同第521号）

事件名：特定船舶の検疫審査に係る文書の一部開示決定に関する件  
特定船舶の検疫審査に係る文書の一部開示決定に関する件

## 答 申 書

### 第1 審査会の結論

別紙の1に掲げる各文書（以下、順に「本件対象文書1」及び「本件対象文書2」といい、併せて「本件対象文書」という。）につき、その一部を不開示とした各決定について、審査請求人が開示すべきとし、諮問庁がなお不開示とすべきとしている部分については、別紙の2に掲げる部分を開示すべきである。

### 第2 審査請求人の主張の要旨

#### 1 審査請求の趣旨

本件審査請求の趣旨は、行政機関の保有する情報の公開に関する法律（以下「法」という。）3条の規定に基づく開示請求に対し、令和5年1月12日付け那検発第8号及び同第9号により那覇検疫所長（以下「処分庁」という。）が行った各一部開示決定（以下、順に「原処分1」及び「原処分2」といい、併せて「原処分」という。）について、その取消しを求めるというものである。

#### 2 審査請求の理由

審査請求人の主張する審査請求の理由は、審査請求書及び意見書によると、おおむね以下のとおりである。

##### (1) 審査請求書

行政文書開示決定通知書の不開示とした部分のうち、2-(1)については個人情報に該当しない「下船乗客数」「下船乗員数」、及び2-(2)、(3)を開示されたい。

理由については、以下の通り。

たまたま、あのダイヤモンド・プリンセス号（以下「DP号」という。）（2020年特定月日A 那覇港入港）に乗船し、感染事故に巻き込まれた私の最初の疑問は、なぜ、沖縄で日本に「入国」した私たちが「外国」扱いされ、712名の感染者数すら日本の数字と別扱いされなければならないのかということから始まりました。

今でもDP号の事件は、現在第8波まで続く日本のコロナ禍に含まれないのです。この日本のコロナ対応の初期の貴重なDP号の経験を「『別枠化』で問題を先送りにし、備えのなさを覆い隠そうとしたため、その後の対策は混迷を極めた」と『特定新聞A』（2023年特定月日B）の特集記事が報じますが、まさにその通りです。別の言い方をすれば、いいか悪いかを別にして乗員乗客3711人（この数字そのものが怪しいのですが）をコロナ感染が拡大している密閉空間に閉じ込めるといふ、2度と経験することのできない貴重な体験から教訓を得ることなく、DP号での経験を無駄にしてしまったのです。

この経験を生かさなければ、そして、この事故から教訓を導き出さなければ、お亡くなりになった13名（オーストラリアでお亡くなりになった方を含め14名）の方の死、死の淵をさまよわれた重症者を含めた712名感染者の苦労が無為なものになります。

DP号の事件は、特定月日Cの横浜ではすでに手の付けられるような状態ではなく、感染の爆発的拡大という観点から見れば、終わっていた（最終盤にあった）と思っています。

特定月日Dの横浜出発の時点の出航判断の誤り（後にも触れますが、すでにWHOから緊急事態宣言も出されており、船舶の脆弱性を考えると、出港の是非の判断はできた）、特定月日Eの日本出国（鹿児島、のちの感染研の調査ではこの日にコロナ確定診断が出ている。つまり、船内では感染が拡大していた）を経て、特定月日Aの沖縄でコロナ感染拡大を考慮しない形式的検疫で日本「入国」・上陸を認めた判断の誤り、その深夜の緊急連絡により「仮検疫済証」の取り消しての、横浜への再検疫と続きます。

すでに、感染した香港人を乗せた状態で出航したDP号は、特定月日Dの横浜出航時点から感染拡大が始まっており、感染症に脆弱な密閉された船舶の構造、クルーズ旅行という「三密」と常に伴う特殊な旅の形態から、「培養皿」のごとくコロナは蔓延していったのです。那覇から横浜に至る洋上において、外国（香港）からの通報で、ようやくそれが見つかったにすぎないのです。

さらに、横浜では「船内隔離」という名で船内に留め置き、感染の可能性のある乗員が、感染している乗客を含め、配膳から、寝ずの番までさせられるという、人道上の罪（橋本岳厚労副大臣の著書）にあたる労働を強いたことで、感染者はより増加し、船内では医療崩壊ともいえる状況を引き起こしたのです。そして、とどのつまり、「感染のおそれがない」と下船させた乗客から、下船後7名の感染者（この数字は712名に含まれていない）を排出するという、感染症の国内への侵入を防ぐという検疫という観点からも大失敗という事態を引き起こしました。

せめて、特定月日Aの那覇でコロナ感染の恐れが否定できないと慎重な対応をし、「仮検疫済証」を出すことにちゅうちょし、後に、特定月日Fから不十分ではありましたが行われる乗客の「自室待機」がその時点から行われていたならば、712名にまで至るあそこまでの爆発的感染拡大は、相当において低減できたのではないのか。そんな思いから、那覇検疫所に私の疑問をぶつけることになりました。

DP号の沖縄での検疫に関する書類（2020年特定月日A仮検疫済証及び特定月日C仮検疫済証失効にかかる決裁文書）について、2022年特定月Gから那覇検疫所に問い合わせをしていましたが、何度かのやり取りの末「プレス発表して」いないので「答えることはできない」との答えで、やむなく2022年11月9日、両文書の開示について「行政文書開示請求」を那覇検疫所に行いました。

ようやく1月12日に「行政文書開示決定通知書」が届けられました。しかしながら、最も重要な「対応の詳細」などは「不開示」とされており、事実上の不開示と言える公開で、1月13日に開示された文書の送付を那覇検疫所にお願ひし、1月27日付け消印で送付されてきました。

菅総理大臣（当時、2021年2月6日、橋本岳衆議院議員・元DP号現地対策本部長の質問に対し菅首相は「新たな感染症の備えにも直結するので、しっかりと検証していく」と答弁）も約束されているDP号の事件の検証にとって、これらの文書の開示は必須です。

沖縄で行われた検疫について検証されなければならないことはたくさんあります。

#### 1 すでにWHOの「緊急事態」が出されていたのにどのような検疫を行ったのか

2020年特定月日A、那覇検疫所においてどのような検疫を行った結果、コロナ感染を見過ごし、「国内に侵入するおそれがほとんどない」（検疫法）はずの「仮検疫済証」を発給する誤りを犯したのか。

すでに2020年1月31日未明（日本時間）、世界保健機構（WHO）の緊急委員会は、パンデミック（世界的大流行）が差し迫っている恐れがあるとして、「国際的に懸念される公衆衛生上の緊急事態（Public Health Emergency of International Concern：PHEIC）」の宣言を行い、各国に検査と追跡とソーシャルディスタンスの保持により感染拡大を抑え込むように呼び掛けていた。そして、PHEICが出された時点で、中国では7711件の確定症例と12167件の疑い症例が明らかにされ、確定症例のうち、1370人が重症で、170人の死亡が発表され、他に18カ国に拡大し、83人の患者が発生していた。このような状況において、なぜ、慎重な検疫を行わなかったのか。

日本政府も1月31日 PHEICを受けて「新型コロナウイルス感染症を指定感染症として定めるなどの政令」の施行日を前倒し、特定月日Aに施行している。なぜ、この緊迫した情勢を踏まえ政府の行った対応を、沖縄での検疫に反映しなかったのか。

2020年特定月日I付「特定新聞B」の「乗客のいないクルーズ船、那覇に寄港 新型肺炎で乗客受け入れ中止、物資積み込む」では「特定会社Aは特定月日J～特定月日Kに運航する中国発着航路のキャンセルを決めた」と伝え、特定月日Jの時点で、DP号と同じ特定会社B傘下の特定会社Aが国際クルーズの中止を決めている。当然、那覇検疫所はこれらの船舶の検疫を行ったはずで、それを知りながら、なぜ、漫然とあの形式的な検疫を行ったのか。

後日の研究になるが、最も早く発症した症例は特定月日E（DP号鹿児島を出港、日本出国の日。すでに日本で感染拡大は起こっていた）発症の乗客であり、船員では特定月日A発症が最も早かった（2020年7月31日感染研「DP号新型コロナウイルス感染症事例における事例発生初期の疫学」IASR Vol. 41 p106-108：2020年7月号）。

現に特定月日Aの段階でコロナ感染症はDP号に存在し、もう少しまともな、丁寧な検疫がなされていれば、相当数の発熱者がいたなど新型コロナ感染の疑いは残ったはずで、「検疫感染症の病原体が国内に侵入するおそれがほとんどない」（検疫法）はずの「仮検疫済証」発給の判断に至らなかったのではないか。

## 2 検疫法から見て、あつてはならないDP号由来の沖縄での感染者

そして、那覇検疫所は「国内に常在しない感染症の病原体が船舶又は航空機を介して国内に侵入することを防止する」（検疫法）検疫の目的を達することなく、乗客の那覇への上陸を許可し、その結果、あつてならない、少なくとも2名のDP号由来の感染者（タクシー運転手）を出してしまったのか。

## 3 那覇での下船者への対応は適切だったのか

また、那覇港で22名の下船者がいたと報道されている（特定新聞B、特定新聞C、特定放送局A）が、感染者ないし濃厚接触者のあるこれらの人たちへの追跡は行われたのか。行われたとすれば、どのように行われたのか。この人たちには、横浜でのDP号乗客者への再検疫と同じようなフォローがなされなければならなかったはずだ。

## 4 なぜ、仮検疫済証を失効させなければならない誤りを犯してしまったのか

さらに、特定月日A深夜の那覇出港から、わずか数時間後にIHR（国際保健規則）通報により、香港保健省より香港で下船した男性の感染が判明したことが日本政府、運航会社の本社、DP号に伝えられ、

乗客の男性が乗船前から感染しており、空路で中国から移動し横浜から乗船したが、乗船直後から症状が出ていたことも明らかにされた。

このようにコロナ感染者がDP号に乗船していたことが判明し、仮検査済証失効の手続きが行われるが、「私の知る範囲ではない」（やり取りをした担当官）那覇検疫所管内では初めてと思われる「仮検査済証失効」という誤りを犯してしまったのか。

私が思いつく疑問をいくつか挙げてみましたが、他にも、仮検査済証と仮検査済証失効にかかる決裁文書から見えてくる沖縄での検疫前後の真実と、そこから浮かび上がる教訓があるはずです。

これらの文書は保存期間が限られているでしょうから、廃棄されてしまえば、将来、検証する段階になって、肝心要の文書がなくなってしまうことにもなりかねません。

もう3年の月日が経ちます。DP号と言えば、横浜での事件（検疫の問題）と見られがちですが、DP号が日本に入国、上陸を行ったのは沖縄で、検疫の出発点は那覇でした。

冒頭に述べましたが、DP号での感染者数712名は未だ日本の数字に計上されず、あたかも「外国」での事故のように扱われるDP号の事故ですが、沖縄で「入国」した日本国内での感染症事故です。そして、新型コロナにかかわらず、新たな感染症への備えとして、この事故を検証することは日本のみならず、国際的にも重要で、不開示とされた行政文書はこれらの検証のための一級資料（史料）であり、公開される必要があります。

なお、不開示となった「乗客員数」「乗客数」は厚労省ホームページ（「那覇港出港時点の人数」）、2020年5月1日付けDP号現地対策本部報告、国立感染症研究所の論文「DP号新型コロナウイルス感染症事例における事例発生初期の疫学（IASR Vol. 41 p106-108：年7月号）」及び「現場からの概況：DP号におけるCOVID-19症例（2020年2月19日掲載）」にも掲載されているもので、「法人の権利」などを「害するおそれが」とは到底思えません。

以上の理由で、審査請求を行います。

## （2）意見書

### ア はじめに

審査請求人は令和2年特定月LのDP号における新型コロナウイルスの爆発的感染拡大により、いわゆる「船内隔離」を体験したものである。審査請求人は、なぜあのような過酷で、理不尽な体験をしなければならなかったのか、その船内「隔離」を強いる法的な根拠はいずこにあるのか、そして何より、将来のため、あの感染症事故から何を学ぶのかを考えてきた。

その中で、今回請求した行政文書は、いずれも、D P号の事故を検証し、教訓を得るために欠くことのできない資料と考え、開示請求を行ったものである。

令和5年（行情）諮問（以下、（行情）諮問という）第578号から第580号にかかる行政文書公開請求はいずれも令和2年特定月LのD P号の那覇検疫所における検疫にかかる書面であり、一括して意見を申し上げる。

イ なぜ、那覇検疫所に問い合わせをしたのか

（ア）なぜ那覇検疫所で「仮検疫済証」を発行してしまったのか

D P号の事件は、2020年特定月日Cの横浜ではすでに手の付けられるような状態ではなく、感染の爆発的拡大という観点から見れば、最終盤にあった。

特定月日Dの横浜出発の時点の出港判断の誤り（すでにWHOから緊急事態宣言も出されており、感染症に対する船舶の脆弱性を考えると、出港の是非の判断はできた）、特定月日Eの日本出国（鹿児島、のちの感染研の調査ではこの日に新型コロナウイルス感染症の確定診断が出ている。つまり、D P号が日本にいる間に船内では感染が拡大していた）を経て、特定月日Aの沖縄でコロナ感染拡大を考慮しない形式的検疫で日本入国・上陸を認めた判断の誤り、その深夜の緊急連絡により「仮検疫済証」を取り消しての、横浜への再検疫と続く。

すでに、コロナに感染した香港人を乗せた状態で出港したD P号は、特定月日Dの横浜出港時点から感染拡大が始まっており、感染症に脆弱な密閉された船舶の構造、クルーズ旅行という「三密」を常に伴う特殊な旅の形態から、「培養皿」のごとくコロナは蔓延していった。日本入国・上陸後の那覇から横浜に至る洋上において、外国（香港）からの通報で、ようやくそれが見つかったにすぎない。

さらに、横浜では「船内隔離」という名でD P号船内に留め置き、感染の可能性のある乗員が、感染している乗客を含め、配膳から、寝ずの番までさせられるという、人道上の罪（橋本岳元厚労副大臣の著書）にあたる労働を強いたことで、感染者はより増加し、船内では医療崩壊ともいえる状況を引き起こした。そして、とどのつまり、「感染の恐れがない」と下船させた乗客から、下船後7名の感染者（この数字は厚労省発表のD P号での感染者数712名に含まれていない）を輩出するという、感染症の国内への侵入を防ぐという検疫という観点からも大失敗という事態を引き起こした。

せめて、特定月日Aの那覇でコロナ感染の恐れが否定できないと慎重な対応をし、「仮検疫済証」を出すことを躊躇し、後に、不十

分ではあったが特定月日Fから行われる乗客への「自室待機」がその時点から行われていたならば、712名にまで至るあそこまでの爆発的感染拡大は、相当において低減できたのではないのか。そんな思いから、那覇検疫所に私の疑問をぶつけた。

(イ) 那覇検疫所への問い合わせ

DP号の沖縄での検疫に関する書類(2020年特定月日A仮検疫済証及び特定月日C仮検疫済証失効にかかる決裁文書)について、2022年特定月Gから那覇検疫所に問い合わせをしていたが、何度かのやり取りの末「プレス発表して」いないので「答えすることはできない」との答えで、やむなく2022年11月9日、両文書の開示について「行政文書開示請求」を那覇検疫所に行った。

この間の那覇検疫所とのやり取りの概要は次のようなものだ(録音をしているわけではなく、あくまで、私の記録によるもの)。

2022年9月2日 那覇検疫所総務課⇒検疫課

質問 2020年特定月日Aに行われた検疫の具体的内容を聞きたい。

人数、下船者の数(新規乗船者はいないと思われるがあればそれも)、検疫方法、(サーモグラフィー等で行ったとされているが、「など」の内容)、発熱者の有無、それらへの検疫方法

2022年9月5日 那覇検疫所検疫課

回答 「法律解釈は本省に問い合せて貰いたい」

質問 「仮検疫済証」発給の決裁文書は那覇検疫所にあるわけだから、その内容を教えてもらいたい。

2022年9月7日 那覇検疫所検疫課(これまでの対応者の上司)

回答 下船者は把握しているがプレス発表しておらず、公表していないので答えることはできない。外部への公表は差し控える。

情報提供として、2020年特定月日Kの特定放送局Bでは全員で13名とし、ほとんどが海外にいると報じている。

質問 13名の情報について保険者などと情報共有したのか。

回答 答えられない。この件に関し、その他の質問についても答えられない。

質問 それでは、一般論として問うが、仮検疫済証が取り消された場合、取り消される前に下船したものの取り扱いはどうなるのか。

2022年10月14日 那覇検疫所検疫課

回答 前回の質問について、答えられない。

質問 那覇検疫所で仮検疫済証が取り消された例は何件あるのか。

回答 私の知る範囲ではない。

質問 過去にさかのぼっては何件か。調べてほしい。全国では過去に何件あったのか。

回答 回答私を知る範囲以外のことは答えられない。

このようなやり取りを踏まえ、「行政文書開示請求」を那覇検疫所に行った結果、ようやく2023年1月12日に「行政文書開示決定通知書」が届けられた。しかしながら、最も重要な「対応の詳細」などは「不開示」とされており、事実上の不開示と言える内容だった。

#### ウ 沖縄での検疫を検証する意義

菅義偉総理大臣（当時2021年2月5日、橋本岳衆議院議員・元DP号現地対策本部長の質問に対し菅首相は「新たな感染症の備えにも直結するので、しっかりと検証していく」と答弁）も約束されているDP号の事件の検証にとって、これらの文書の開示は必須だ。

沖縄で行われた検疫について検証されなければならないことはたくさんある。

#### (ア) すでにWHOの「緊急事態」が出されていたのにどのような検疫を行ったのか

2020年特定月日A、那覇検疫所においてどのような検疫を行った結果、新型コロナ感染を見過ごし、「国内に侵入するおそれがほとんどない」（検疫法）はずの「仮検疫済証」を発給する失態を犯したのか。

すでに2020年1月31日未明（日本時間）、世界保健機関（WHO）の緊急委員会は、パンデミック（世界的大流行）が差し迫っている恐れがあるとして、「国際的に懸念される公衆衛生上の緊急事態（Public Health Emergency of International Concern; PHEIC）」の宣言を行い、各国に検査と追跡とソーシャルディスタンスの保持により感染拡大を抑え込むように呼び掛けていた。そして、PHEICが出された時点で、中国では7711件の確定症例と12167件の疑い症例が明らかにされ、確定症例のうち、1370人が重症で、170人の死亡が発表され、他に18カ国に拡大し、83人の患者が発生していた。このような状況において、なぜ、DP号の日本入国時である那覇において慎重な検疫が行われなかったのか。

日本政府も1月31日PHEICを受けて「新型コロナウイルス感染症を指定感染症として定めるなどの政令」の施行日を前倒し、

特定月日Aに施行している。なぜ、この緊迫した情勢を踏まえ、政府の行った対応を、沖縄での検疫に反映しなかったのか。

2020年特定月日I付『特定新聞B』の「乗客のいないクルーズ船、那覇に寄港新型肺炎で乗客受け入れ中止、物資積み込む」では「特定会社Aは特定月日J～特定月日Kに運航する中国発着航路のキャンセルを決めた」と伝えた。このように特定月日Jの時点で、DP号と同じ特定会社B傘下の特定会社Aが国際クルーズの中止を決めている。当然、那覇検疫所はこれらの船舶の検疫を行ったはずで、それを知りながら、なぜ、DP号に対し漫然とあの形式的な検疫を行ったのか。

後日の研究になるが、DP号で最も早く発症した症例は特定月日E（DP号鹿児島を出港、日本出国の日。すでに、日本国内でDP号船内で感染拡大は起こっていた）発症の乗客であり、船員では特定月日A発症が最も早かった（2020年7月31日感染研「ダイヤモンド・プリンセス号新型コロナウイルス感染症事例における事例発生初期の疫学」IASR Vol. 41 p106-108:2020年7月号）。

(イ) 検疫法から見て、あつてはならないDP号由来の沖縄での感染者

そして、那覇検疫所は「国内に常在しない感染症の病原体が船舶又は航空機を介して国内に侵入することを防止する」（検疫法）検疫の目的を達することなく、感染した乗客の那覇への上陸を許可し、その結果、あつてはならないことに、2名（少なくとも）のDP号由来の感染者（タクシー運転手）を出してしまったのか。

(ウ) 那覇での下船者への対応は適切だったのか

また、那覇港で22名の下船者がいたと報道されている（私の知る限り、特定新聞B、特定新聞C、特定放送局A）が、感染者ないし濃厚接触者の恐れのあるこれらの人たちへの追跡は行われたのか。行われたとすれば、どのように行われたのか。この人たちには、横浜でのDP号乗船者への再検疫と同じようなフォローがなされなければならなかったはずだ。

(エ) なぜ、仮検疫済証を失効させなければならない失態を犯してしまったのか

さらに、特定月日A深夜の那覇出港から、わずか数時間後にIHR（国際保健規則）通報により、香港保健省より香港で下船した男性の感染が判明したことが日本政府、運航会社の本社、DP号に伝えられ、乗客の男性が乗船前から感染しており、空路で中国から移動し横浜から乗船したが、乗船直後から症状が出ていたことも明らかにされた。

このようにコロナ感染者がDP号に乗船していたことが判明し、

仮検疫済証失効の手続きが行われるが、「私の知る範囲ではない」(やり取りをした担当官)那覇検疫所管内では初めてと思われる「仮検疫済証失効」という失態を犯してしまったのか。

私が思いつく疑問をいくつか挙げてみたが、他にも、仮検疫済証と仮検疫済証失効にかかる決裁文書から見えてくる沖縄での検疫前後の真実と、そこから浮かび上がる教訓があるはずだ。

## エ 那覇検疫所の開示された文書の疑問

### (ア) 事実上の不開示

上記イで説明したように、2022年11月9日、DP号の沖縄での検疫に関する書類(2020年特定月日A仮検疫済証及び特定月日C仮検疫済証失効にかかる決裁文書)の「行政文書開示請求」を那覇検疫所に行った。

先に述べたとおり、すでに2020年特定月日Aの段階でDP号の船内にコロナ感染者は存在しており、もう少しまともな、丁寧な検疫が那覇港においてなされていれば、相当数の発熱者がいたなど新型コロナウイルス感染の疑いは残ったはずだ。そうしたなら、那覇検疫所が「検疫感染症の病原体が国内に侵入するおそれがほとんどない」はずの「仮検疫済証」を発給する判断に至らず、乗船者を下船させることはなかったのではないかと考えたからだ。

にもかかわらず、2023年1月12日に「行政文書開示決定」されたものの、最も重要な「対応の詳細」などは「不開示」とされ、事実上の不開示決定と言えるものだった。

### (イ) 消し忘れられたか、検疫終了時刻

開示された文書はほとんどが黒塗だが、幸運なことに検疫終了時刻は消されておらず、「20時10分」と記載されていた。2020年特定月日A当日、15時頃から、すでにDP号から乗船者の下船は始まっていたため、下船を許可する「仮検疫済証」発行前から乗客は下船していたのではないかと疑問を持った(注 「仮検疫済証」は検疫終了後に発行されるもので、「仮検疫済証」がなければ「交通等の制限」を受け「上陸」(下船)できない)。

この疑問を2023年2月8日に厚生労働省に問うた。

これに対し、2月17日厚生労働省から「検疫手続の所要時間短縮や、検疫実施場所の混雑による感染拡大防止等の観点から、検疫法5条3号(令和2年2月時点の条文。現在は4号)に基づき、上陸の許可を行いました」(2月8日(水)立憲民主党新型コロナウイルス対策本部での宿題事項等<令和5年2月13日付けお問い合わせ>※以下の事項について、文書でご回答くださいに対する、国土交通省と厚生労働省の回答)と、回答が返ってきた。

それまで、那覇検疫所とは「仮検疫済証」の発給を前提に、乗客の下船について話をしていただけに、降ってわいたようなびっくりする回答だった。

(ウ) あり得るのか「検疫時間短縮、実施場所の混雑」を理由にした下船の特別許可

検疫法5条3号は「緊急やむをえないと認められる場合」検疫所長が特別に下船許可を与える条文だ。

D P号の横浜での再検疫の際でいえば、検疫法5条の但し書きという例外規定である検疫法5条1号に基づき、2週間の「船内隔離」を終えた乗客に対し「上陸許可証」（本来は汚染していないことの「確認」）が出された。検疫法5条3号はこれとは異なり、新型コロナ感染で病院への搬送する際や外国人などが海外に出国の際に用いられた、但し書きという例外規定の中の、例外規定ともいうものだ。

この例外規定である検疫法5条の但し書きである1号に対してさえ「この規定は、検疫済証等という現行の基本制度を前提として例外的な場合として個別確認を規定するものであるもので、適用に当たっては、厳格な態度で臨む必要がある」（全国検疫所長協議会『検疫法の手引き』平成25年10月28日）とされており、但し書きという例外規定の中の例外規定の3号の適用については、より厳格な態度での臨まなければならないことは言うまでもない。

まさに、検疫中の船舶から、何らかの感染症に感染している可能性の排除できないものに対し、上陸（下船）にあたっての特別な許可を与える例外中の例外を定めた規定なのだ。

それを、新型コロナ対応の初期、水際対策が厳密に行われなければならない最も重要な時に、「検疫手続の所要時間短縮」を理由に出されたら、検疫など有名無実になってしまう。

さらに、D P号の横浜での再検疫の際、検疫法5条3号により、特別に上陸（下船）許可が出されたものに対し、下船時に当事者に対する検疫は行われていない。自分自身の経験であるが、韓国出国の際の下船にあたり、検疫は行われなかった。また、複数のD P号乗船者から確認したが、下船する救急搬送者はもとより、無症状の感染者にも行われていない。

WHOが緊急事態宣言（2020年1月30日）を出している中、那覇検疫所は検疫場所（船外のクルーズターミナルにある）で、検疫が終わった後に混雑するからと、検疫中のD Pの乗船者に対し、特別に那覇への上陸を許可したというのだ。そして、あってならないことに、少なくとも2名のD P号由来の感染者（タクシー運転手）

を出してしまったのだ。このことについては、後ほど、当時、私が体験した実際の状況を含め説明するが、この「検疫手続の所要時間短縮」という信じられない表現は、(行情)諮問第580号の「理由」からは消えてしまっている。本来なら、同じ厚労省の回答であり、記述が詳細になることがあっても、内容が変わってしまうことはないはずだ。

(エ) 本当に特別許可を出したのか

私は2022年9月から那覇検疫所に沖縄での検疫について、DP号の検証に欠かせないことと考え、資料の公開を求めてきたが、この間の那覇検疫所の担当官とのやり取りは全て乗船者の下船にあたって「仮検疫済証」が必要だということを前提としたものだった。

行政文書公開によって検疫の終了時間という不都合な真実が明らかになったとたん、突然、検疫所長の特別な許可(それが3700人以上に出されたと言うのか)により下船させたという、にわかに信じ難い言い訳に啞然とした。

検疫所長の特別な許可が出されたとするならば、何時、誰に対して、どのような方法をもって発出されたのかなど、具体的な説明がなされなければならない。そもそも、特別な上陸許可を出された当事者である、私自身が知らないことなのだ。

「2月8日(水)立憲民主党新型コロナウイルス対策本部での宿題事項等<令和5年2月13日付けお問い合わせ>※以下の事項について、文書でご回答くださいに対する、国土交通省と厚生労働省の回答」にも(この回答をなぞったと思われる(行情)諮問580号「理由説明書」の「3理由」も)「何時、誰に対して、どのような方法」など具体的なことは何一つ書かれていない。

私は本当に、そのような決定を行ったのか、と強い疑問を持った。

この強い疑問が、追加して2023年2月20日に再度那覇検疫所に対し「検疫法5条3号に基づく上陸の許可」にかかる決裁文書の開示を求めた所以だ。

オ 厚労省「回答」と(行情)諮問580号「理由」

(ア) ありえない上陸の許可の理由

厚労省「回答」と(行情)諮問580号「理由」はそれぞれ次のようなもので、これを比較、検討してみたい。

2月時点の厚労省回答と7月時点の(行情)諮問580号「3理由」の同一点と相違点、追加点は以下のとおりである。

2月8日(水)立憲民主党新型コロナウイルス対策本部での宿題事項等(令和5年2月13日付け)お問い合わせ※以下の事項について、文書でご回答ください、に対する、国土交通省と厚生労働省

の回答（以下「回答」という）

質問 令和2年特定月日A，那覇検疫所での検疫終了時刻は20時10分ですが，すでに15時頃から乗船者の「上陸」（下船）は始まっていた。仮検疫済証発給前から「上陸」（下船）していたのか（注 仮検疫済証は検疫終了後に発給されるもので，仮検疫済証がなければ「交通等の制限」を受け「上陸」（下船）できない），回答ください。

回答 「検疫手続の所要時間短縮や，検疫実施場所の混雑による感染拡大防止等の観点から，検疫法5条3号（令和2年2月時点の条文。現在は4号）に基づき，上陸の許可を行いました。」

（行情）諮問580号は「理由説明書」の「3 理由」（以下「理由」という。）

仮検疫済証の交付に必要な検疫手続に通常よりも時間を要していた中で，すでに検疫を終え，検疫感染症の疑いがほとんどないと判断された者を一律に長時間拘束する必要性に乏しいことや，検疫済のものを検疫実施場所に留め置くことで混雑による感染拡大の懸念があったことなどを考慮し，緊急やむを得ない措置として，検疫法5条3号（令和2年特定月日当時）に基づき，上陸の許可を行なったものである。

2月の厚労省「回答」と（行情）諮問580号「理由」は，「『検疫実施場所』の『混雑』による『感染拡大』を防ぐため，『検疫法5条3号に基づき，上陸の許可』」したということについては同一である。

しかしながら，「回答」が「検疫手続の所要時間短縮」を理由に挙げているのに対し，「理由」では，「時間短縮」の表現がなくなり，「すでに検疫を終え，検疫感染症の疑いがほとんどないと判断された者を一律に長時間拘束する必要性に乏しい」ことが理由に置き換えられている。さすがに，「時短」を理由に通常とは異なる上陸許可を行ったとする「回答」については口が滑ったと思ったのか，「検疫を終え」「検疫感染症の疑いがほとんどないと判断された者」を「一律に長時間拘束する必要性に乏しい」と，検疫法を読まない人にとっては，もっともらしく聞こえる理由に置き換えている。

また，「理由」には「回答」を具体化するように「検疫実施場所の混雑」との記述を「検疫済のものを検疫実施場所に留め置くことで混雑」すると書き加えている。

つまり，（行情）諮問580号「理由」は「検疫手続の所要時間短縮」と検疫実施場所の混雑から，①「すでに検疫を終え，感染症

の疑いがほとんどないと判断された者を一律に長時間拘束する必要性に乏しい」，②「検疫済のものを検疫実施場所に留め置くことで混雑」する，に変更しているのだ。

これら（行情）諮問580号「理由」を検討してみよう。

まず，「検疫済のものを検疫実施場所に留め置くこと」ができ，このことによって「混雑」するのかどうかである。

ここに言う検疫実施場所が船内（例えば下船前の下船口あたりとか）にあれば，「検疫済のもの」であっても，「交通等の制限」がなされていれば，下船（検疫法上の上陸）できないのだから「留め置く」という表現がいいのかどうか分からないが，下船して，そこから入管，税関に進むことはできない。

しかしながら，DP号の場合（クルーズ船の場合）検疫実施場所は船外のクルーズターミナルにあり，下船（検疫法上の上陸）しないと検疫実施場所（船外のクルーズターミナル）にたどり着けない。実際，乗客はDP号のロビー周辺でたむろして，長い列を作って，順番に下船口から下船し，船外のクルーズターミナルに向かう長い廊下を歩いて，ようやく検疫実施場所にたどり着いた。

検疫実施場所にたどり着いた時点では，すでに下船（検疫法上の上陸）しているわけで，この下船（検疫法上の上陸）をするためには，「交通等の制限」が解かれる必要がある。つまり，「（船外のクルーズターミナルにある検疫実施場所で）検疫済のものを検疫実施場所に留め置くことで混雑」するから，下船（検疫法上の上陸）させるために特別な「上陸許可」を出さなければならないという「理由」は成り立たない。

「理由」では，「検疫実施場所の混雑」という「回答」に付け加え，「検疫済のものを検疫実施場所に留め置くことで混雑」と見てきたような理由を付け加えたものの，起こりえないことを理由にしてしまった。「回答」の「検疫実施場所の混雑」との表現だけなら，まだ，少し舌足らずで，「検疫実施場所」に行くまでの間の「混雑」が正しい表現だ，と言い逃れもできたものを，「検疫済のものを検疫実施場所に留め置くことで混雑」とよりリアルに書き加えたものだから，検疫実施後の「混雑」と，言い逃れのできないありえない理由にしてしまったのだ。これまで検討してきたように，よりリアルに描こうとしたあまり，とんだ馬脚を現してしまったのだ。

次に「すでに検疫を終え，検疫感染症の疑いがほとんどないと判断された者を一律に長時間拘束する必要性に乏しい」という尤もらしい理由について考える。なるほど，「仮検疫済証」が発行され，船外のクルーズターミナルにある検疫実施場所で「すでに検疫を終

え、検疫感染症の疑いがほとんどないと判断された者を一律に長時間拘束する必要性に乏しい」ことは当然である。だから、検疫が終わればすぐに入管、税関へと進む。

しかし、船舶の検疫は船舶そのものへの検疫が終わってから（つまり「仮検疫済証」が発行されてから）、乗船者への検疫が船外のクルーズターミナルにある検疫実施場所で行われるものだ。

仮に、船内で「すでに検疫を終え、検疫感染症の疑いがほとんどないと判断された者を一律に長時間拘束する必要性に乏しい」く、「検疫済のものを検疫実施場所（この場合は船内）に留め置くことで混雑することを避けるために、「仮検疫済証の交付に必要な検疫手続きに通常よりも時間を要していた」ので、検疫法に定める通常の手続きとは異なる「検疫法5条3号に基づき、上陸の許可」を行ったというならまだ日本語として分かるが（検疫法の精神に照らして、決して理解できるものではないが）、すでに船外のクルーズターミナルにある検疫実施場所にいる乗船者に対し、それらが下船（検疫法上の上陸）させる理由にはならない。

このように、上陸の許可があろうとなかろうと、検疫済の者により船外の検疫実施場所が混雑することはありえない。そもそも上陸の許可がなければ乗船者は、船外の検疫実施場所に行けないのだから、検疫実施場所が混雑することはありえない。当然、上陸の許可など「交通等の制限」が解かれていれば、乗船者は速やかに、入管、税関へ進むのだから混雑は起こらない。

（行情）諮問580号「理由」は、厚労省の時間短縮という「回答」を修正しようと、もっともらしい「理由」にしたつもりだったが、起こりえることのない検疫実施後の混雑を作りだしてしまった。

（行情）諮問580号「理由」は見てきたような「理由」だが、では実際、当日のDP号では何が起こっていたのだろうか。

（イ）実際のDPでは何が起こっていたのか 当日の写真などから振り返る

上記（ア）で検討したように、混雑する（そして、実際、混雑していた）のは、下船時間が午後2時ごろと案内されていたため、DP号の案内（順番に呼ばれる）を無視し、乗客が我先にと列をなした船内の下船口であり、検疫法に反し「仮検疫済証」がないにも関わらず下船（上陸）させたため、下船口からクルーズターミナルの長い廊下を経て、検疫実施場所（クルーズターミナル入り口）まで続く、長い行列だったのだ。

それでは実際のDP号ではどのようなことが起こっていたのだろうか。以下、当日の写真などから振り返る。

2020年特定月日A 那覇港のDP号

この日、検疫が終了したのは20時10分だ。つまり「仮検疫済証」が発行され、「交通等の制限」が解かれたのはこの時間以降となる。

DPの下船口に向かう乗客（別の日の写真）

2020年特定月日A 当日の混みようはこの写真よりはるかに凄まじいものがあった。予定されていた下船時刻前から、下船口に我先にと押し寄せていた。

「検疫済でないものが検疫実施場所（旅客ターミナル）行くために」混雑することはあっても、「検疫済のものを検疫実施場所に留め置く」ことはありえないし、そのことで混雑することはありえない。

2020年特定月日Aの那覇クルーズターミナルの全景 長蛇の列

この入り口付近に検疫実施場所があった。並んでいる乗船者はすでに、下船（検疫法上の上陸）をしていた。

検疫実施場所は入り口付近（写真右下）にあった。検疫実施場所までは混雑（「長時間拘束」）していたが、入管、税関は何ら混雑していなかった。

那覇クルーズターミナル内の様子 クルーズターミナル利用案内  
那覇港管理組合 海外・国内と沖縄を結ぶ物流拠点 (nahaport.jp) より

実際の検疫、入管、税関の様子（別の日、他の港）

検疫が済めば、入管へ、そして税関に進むことになっており、そもその、待機場所などない。「検疫実施場所に留め置く」「長時間拘束」という発想自身ありえない。

2020年特定月日Aの夕方になってようやく那覇市内へ

乗客には、通常の手続きでない「仮検疫済証」がまだ発行されておらず、特別な上陸許可がなされ、下船したことなど何も知らされていなかった。

(ウ) 拡大解釈は検疫法の形骸化

上記エにおいてふれたが、(行情) 諮問580号は「理由説明書の「3 理由」において、「検疫感染症の疑いがほとんどないと判断された者」に検疫法5条3号に基づき上陸の許可を行ったとあるが、検疫法5条1号は「検疫感染症の病原体に汚染していないことが明らかである」場合に下船を認めており、例外規定（の例外規定）である検疫法5条3号の「緊急やむを得ないと認められる場合」を検疫法5条1号「検疫感染症の病原体に汚染していないこと」が

「明らかである」との規定より厳密でない「ほとんどないと判断された者」まで、拡大解釈することは5条1号の形骸化である。

検疫済証と仮検疫済証の差異は、この「ほとんど」のあるなしだが、1号が「明らかである」のに対し、例外中（の例外）の3号の解釈がこれより弱い「ほとんどない」でいいことはありえない。

このような重大な判断、法令の拡大解釈を、検疫所長が勝手に行い、さらに決裁にかかる文書を何ら作成していないことは合理性に欠く。

D P号においては特定月日Hの「『夜にお客様の客室にお配り』した書面（グループごとの下船順が記載されていた）に基づき『船内放送でお客様のグループ番号が呼ばれましたら、直接下船口に』『「乗組員が入国審査の会場へご案内』」（『厚生福祉』『艦詰日記①』特定著者 2020年6月12日 特定通信社）する手順だった。特定月日Hに配られた船内新聞「プリンセスパター」にも同様のことが書かれており、すでにこの時点では那覇旅客ターミナルでの乗船者の検疫、すなわち、下船（検疫法上の上陸）がなされていることを前提にした手はずが進められていた。D P号側から、この乗客への説明通りに下船させるようにと、矢のような催促が那覇検疫所あったのではないかとすることは容易に想像される。

（行情）諮問580号「理由説明書」の「3 理由」において書かれている「検疫法5条3号に基づき上陸の許可」が行われたとすれば、いつの時点で行われたと主張するのだろうか。このような具体的なことは何一つ書かれていない。

#### （エ）形式的な乗船者への検疫

那覇の客船ターミナルにおいて実際行われた乗船者への検疫は「『2週間以内に武漢に行ったことがありますか』という質問（D P号は特定月日D横浜出港で、常識的に考えて乗員・乗客が中国・武漢に行くことは考えられない。あまりにも形式的）とサーモグラフィなどによる簡単な健康状態の確認」前出「艦詰日記①」）で、すでにD P号から下船（検疫法上の上陸）し、乗船者への検疫が終了すれば、通例通り検疫から進んで、入管において入管法上の上陸（日本人にあつては帰国）をさせる段取りになっていた。

さらに、検疫実施場所（検疫終了後の）で混雑が起ると説明するが、実際の混雑の要因はD P号側の誘導に問題があり「下船口に向かって長蛇の列だ。グループごとで下船と聞いていたのだが、間違ったのかと問い合わせると、我先にと並んでいるという。ロビースペースの椅子も満杯だ」（前出「艦詰日記①」）という状況にあった。

検疫済のものを船外にある「検疫実施場所」に留め置くことで混雑する（理論上も、実際にも起こりえないことは、これまで明らかにしてきた通り）のではなく、ロビーから下船口、客船ターミナルに至るまでが混雑する（実際混雑していた）のだ。

(オ) 検疫法に言う「上陸」とは下船のこと

そもそも、検疫法に言う「上陸」とは「通例継続的に船舶に乗っていたものが船から離れて陸上と交通すること解されるが、本法（検疫法）の場合、その目的が継続的であるか否かにかかわらず、乗船した検疫関係者以外のものが、陸地との交通関係を伴って当該船舶から離れるものと解すべき」（前出 全国検疫所長協議会『検疫法の手引き』平成25年10月28日）としている。つまり、「ちょっとだけでも船から降りてはダメ」というもので、同書は航空機の検疫法上の表現である「離れ」の違いを説明し、船舶の検疫と航空機の検疫は別物だということを説明している。

検疫法五条は航空機については、「当該航空機及び検疫飛行場ごとに検疫所長が指定する場所（……「検疫飛行場指定場所」という。）から離れ、若しくは物を運び出してはならない」と規定するが、船舶には「検疫船舶指定場所」というような規定はない。船舶から下船すること自身が検疫法上の上陸なのだ。

航空機の検疫では仮検疫済証がなくても飛行機を降り（「離れ」）「空港検疫ブース」に進むことができるが、船舶の検疫では仮検疫済証がないと船から下船（「上陸」）することができない。

これらの関係をわかりやすい航空機と船舶の検疫の相違を図にしているものがある。厚生労働省広島検疫所(forth.go.jp)より

「検疫法により、外国から来航した船舶等の長は、検疫済証又は仮検疫済証の交付を受けた後でなければ、当該船舶等を国内の港等に入れてはならないとされ、当該船舶等の長が検疫済証等の交付を受けた後でなければ、何人も上陸等をしてはならないとされている。また、検疫所長は、当該船舶等を介して検疫感染症の病原体が国内に侵入することを防止するため、海外からの来航者等について必要な質問や診察を行い、又は検疫官にこれを行わせることができるとされている」と説明される。

また、実際の船舶の検疫も、次のように臨船検疫の例が紹介されている。（神戸検疫所FORTH 船舶の検疫より）

検疫法で規定された海域（検疫区域）に錨泊した船舶に検疫官が乗り込み、検疫を行います。

検疫対象船舶への乗船

対象となる船舶が到着後、速やかに検疫官が乗船し検疫を開始し

ます。検疫官は関係書類の提出を受けて審査を行うとともに、船長や船医から航海中の乗組員、乗客の健康状態を聴取します。また、必要に応じて船内の衛生管理状況を確認したり、乗組員や乗客について診察や検査を行います。

船長からの聴取

船室の検査

医薬品の確認

これらの結果、その船舶を介して検疫感染症の病原体が国内に侵入するおそれがないと認めた場合は検疫済証を、または、検疫感染症の病原体が国内に侵入するおそれほとんどないと認めた場合は、仮検疫済証を交付し検疫が終了します。

一般の船舶でも検疫にはこれだけの作業と、手間暇がかかっている。

ましてDP号は全長290メートル、総トン数11万5875トン、卑近な例だが、戦艦大和が6.5万トンと言われているから、単純に比べられないもののおよそ2倍の大きさになる。さらに乗客・乗員を合わせると3700人を超える。日本には人口4000人以下の自治体が約120あるのだから、海に浮かぶ多民族の自治体を海の上で検疫するのだ。

(カ) 「船をさらに客船と貨物船に分けて考えるべき」と提言

また、「国際的なマスギャザリングにおける検疫体制」東京検疫所検疫衛生課長〈当時〉は、「日本は飛行機と船に検疫の仕方が分かれています。船をさらに客船と貨物船に分けて考えるべき」(2016年10月17日)と貴重な提言を行っている。

同じように名古屋検疫所の研修では、検疫法は船舶を基準にした法律で、飛行機には「不整合」との批判もあり、検疫法は「船舶まるごと」の検疫を想定していると解説している。

(220314\_R3kikikanrikenshu\_text2.pdf (niid.go.jp) 感染症危機管理と法：検疫法令和4年3月14日令和3年度感染症危機管理研修会名古屋検疫所嘱託医／長崎大学熱帯医学研究所協力研究員より)

航空機の検疫と船舶の検疫は別物であるにも関わらず、(行情)諮問580号「理由」はこれらの混同がある。厚労省はオリンピックを挟んですら、貴重な提言を受け止めることなく制度改正を怠ってきた。

実際には当日、DP号の下船口が大混雑になっていたから、「仮検疫済証」なしに乗客の下船を認めたのではないかと思っている。DP号側からも矢のような催促があったのだろう。

那覇では現行法制下において「船舶」であるクルーズ船を、「航空機」と同様のような検疫を行ってしまった。そのことが、「仮検疫済証」を文書公開したため、検疫終了時間が分かり、「仮検疫済証」発行以前に下船（上陸）を開始したことが明らかになってしまった。それを言いつくろうために、苦し紛れで「緊急やむを得ない」との例外規定を持ち出したのではないだろうか。

さらに、さすがに時短では理由にならないと考えたのか、①「すでに検疫を終え、検疫感染症の疑いがほとんどないと判断された者を一律に長時間拘束する必要性に乏しい」、②「検疫済のものを検疫実施場所に留め置くことで混雑」した、と見てきたような「理由」を考え出したが、これが、「上陸の許可」があろうとなかろうと起こりえないことは、これまで明らかにしてきたとおりである。

船外の客船ターミナルで乗船者への検疫を始めれば、検疫が終了した乗客は、入管、税関に進もうとするのは当たり前（というよりそれらは一体のもの）で、下船（上陸）しているものを引き留める手立てなどない。

そもそも、那覇クルーズターミナルに検疫終了後、留め置かれる待機場所など存在しない。すぐに入管へと進むしかない。混雑する場所などありえないのだ。

「検疫船舶指定場所」と言っている留め置かれる待機場所、そして、検疫のための宿泊できる停留施設を設置しようということは賛成だ。貴重な提言である「日本は飛行機と船に検疫の仕方が分かれているのですが、船をさらに客船と貨物船に分けて考えるべき」で、客船ましてクルーズ船は、貨物船とは違い、短時間（通常、朝から夕方）で寄港地を離れ、次の寄港地に向かう。また、乗船者数も桁が違う。DP号で3700人だったが、最新のものは1万人クラスだ。

これらへの検疫は、法整備と合わせ、受け入れ側の港湾の整備（DP号も陸上で停留させる施設すらなかった）が一体の改革でなければならない。しかしながら、法整備も港湾の整備もない中で、「混雑」を理由に検疫法の超法規的取り扱いがされればたまったものではない。

さらに、当時、すでに新型コロナの感染が進み、その爆発的感染が表面化する直前にあったDP号において、「感染拡大の懸念があった」などと平気で表現されると、当時の乗客の心情として厚労省の感性を疑う。

(キ) どう考えても起こりえない「検疫実施場所」の「混雑」を理由に「上陸の許可」

特定月日Aの乗船者の下船時点で「仮検疫済証」が発行されていないことは、行政文書の公開の黒塗りの塗り残し部分で明らかである。しかし、すでに特定月日Hの段階で船内では、旅客ターミナルで乗船者への検疫が行われることが乗客に周知されている。

つまり、DP号への「仮検疫済証」が発行され、それ以降に下船（検疫法上の上陸）させる前提で、これらの書面は書かれているのだ。

そもそも「交通等の制限」が解かれなければ、乗船者は那覇クルーズターミナルの検疫実施場所にはたどり着けないわけで、「交通等の制限」を解く「上陸の許可」の理由を「既に検疫を終え」た「検疫済のものを検疫実施場所に留め置」いたら「混雑」するからなどというのは、ありえない、起こりえない「混雑」を理由にしている。

検疫実施場所に進むためには、「仮検疫済証」発行（または、1号の検疫感染症の病原体に汚染していないことが明らかである旨の検疫所長の確認、3号の検疫所長の許可）が必要なわけで、「理由説明書」の「3 理由」による説明で、船外の検疫実施場所へ行っていることを前提にしていることは「仮検疫済証」なしに乗船者を下船させていた査証である。

また、上陸の許可を出せば検疫法の「交通等の制限」を受けることはないわけで、上陸の許可のあるもの（即ち「交通等の制限」を受けることのないもの）に「交通等の制限」をし、検疫を行うことになってしまう。

実際当日「仮検疫済証」発行まで乗客を下船させなければ、乗客からは、もっと大きな反発が起きただろうが、法を曲げる理由とはならない。

特定月日Aに行われたと主張する「検疫法5条3号に基づき上陸の許可」は、どう考えても起こりえない「混雑」を理由に行われたことになる。

このように、審査請求人は「仮検疫済証」が発行されていないにも関わらず（つまり違法な状態で）、乗船者を下船させ、乗船者に客船ターミナルに行き検疫を受けさせ、乗船者を那覇市内にへと向かわせたのではないかとの強い疑念を持っている。

乗船者の下船時点で「仮検疫済証」が発行されていないことが指摘されたため、後付けで、無理やりな法解釈をしてでもDP号から下船（上陸）を正当化させることが必要となり、（行情）諮問580号は「理由説明書」の「3 理由」のような荒唐無稽な説明になったのではないかと思っている。

仮に船内での「混雑による感染拡大の懸念」「混雑」を理由に「上陸の許可」が出せるなら、「仮検疫済証」などは不要で、特定月日A那覇入港のDP号のみならず、すべてのクルーズ船の検疫時に乗船者に対し「検疫法5条3号に基づく上陸の許可」を行わなければならない。

写真は先の写真を拡大したもので、当日の客船ターミナルの様相であるが、「検疫済のものを検疫実施場所に留め置くことで混雑」したのではなく、実際はすでに下船し（つまり「交通等の制限」が解かれた状態で）検疫を受けに行くものが船内の下船口（下船口前のロビーも）から、客船ターミナルまで長蛇の列を作って混雑していたので、再度言うが諮問580号は「理由説明書」の「3 理由」は事実即して誤りがある。

また、写真は客船ターミナルにおいて検疫を受けた際、乗船者に配布された書面であるが、「検疫法5条3号に基づく上陸の許可」が行われたことなどは一切伝えられることはなかった。「上陸の許可」は禁止されていた自由を回復する行政処分である「許可」であることは明らかであり、その事実は乗船者に知らされなければならない。

行政手続法は「行政庁は、法令に基づき、特定の者に対し、直接義務を課し、又は権利を制限する処分（不利益処分）を行う場合には、原則として、意見陳述のための手続（聴聞又は弁明の機会の付与）を執らなければならない（13条1項）。また、原則として、不利益処分と同時に理由を示さなければならない（14条1項）」（総務省ホームページ）と定めているが、乗船者が下船（上陸）できることは不利益処分ではないから、通知の必要はないと主張するのであろうか。

現にこの那覇検疫所の判断の誤りにより、DP号乗客を下船させたことによりDP号由来の感染者が2名（タクシードライバー）発生した。

那覇検疫所の拙速な判断により、沖縄県民と同じように乗船者も、下船（上陸）によるリスクを受けたはずだ。何より、「検疫法5条3号に基づく上陸の許可」という、通例とは違い極めて特別で例外的な措置が取られていると聞けば、乗客も沖縄への下船（上陸）を躊躇したはずだし、その後の新型コロナへの乗船者自信の対応も変わったはずだ。

そのような特別な下船方法が取られ、深夜まで検疫に時間がかかったと知れば、乗客は沖縄出航後に行われた船長主催のグッバイパーティーへ、脳天気に参加することも考えただろう。

仮に「検疫法5条3号に基づく上陸の許可」を出したというならば、このことを乗船者に周知しないことによって、これらの不利益を乗船者に与えた。

本当に「検疫法5条3号に基づく上陸の許可」がなされていたとすれば、なぜ、検疫を受けた乗船者にその事実を知らせなかったのか。あまりに無責任な対応と厳しく非難されるものだ。

さらに那覇検疫所自身「仮検疫済証」の交付の直後に、自ら交付した「仮検疫済証」を失効させねばならないという、日本の検疫においてほとんどないと言われる失態を犯したことへの自戒もない。

参考 検疫法第5条（抜粋）

一 検疫感染症の病原体に汚染していないことが明らかである旨の検疫所長の確認を受けて、当該船舶から上陸し、若しくは物を陸揚げし、又は当該航空機及び検疫飛行場ごとに検疫所長が指定する場所から離れ、若しくは物を運び出すとき。

二（略）

三 緊急やむを得ないと認められる場合において、検疫所長の許可を受けたとき。

カ 終わりに

DP号における沖縄での検疫は、日本の新型コロナウイルスへの初動の対応を検証するために不可欠であることは、これまで主張してきたとおりである。

令和5年（行情）諮問第578号、第579号において、当初の開示部分以外に新たに開示部分を開示するよう判断したことはささやかながら是とされることではあるが、この国際的にも耳目を集めた歴史的なDP号の感染爆発事故を検証し、そこから教訓を得るためには、真に不開示としなければならない少数の部分を除き、審査請求人が公開を求めた文書は公開されるべきである。

また、令和5年（行情）諮問580号について、実際当時現場にいたものとして、事実を即し理由を説明してきたが、「検疫所長の判断で上陸許可を行った」などとの噴飯ものの言い訳ではなく、真実を明らかにされるようお願い申し上げる。

さらに、これらの文書は歴史的にも重要な文書であり、決して廃棄されることのないよう、併せてお願いしたい。

DP号の事件から教訓が得られることがなければ、日本でお亡くなりになった13名（外国への帰国後の死亡を含めると14名）の方々、また病床で呻吟された多くの重症者の方々、712名の感染者、そして3712名の乗船者に申し訳が立たない。

### 第3 諮問庁の説明の要旨

## 1 本件審査請求の経緯

- (1) 審査請求人は、開示請求者として、令和4年11月9日付け（同月14日受付）で、処分庁に対して、法3条の規定に基づき、本件対象文書に係る各開示請求を行った。
- (2) これに対して、処分庁が令和5年1月12日付け那検発第8号及び同第9号により各一部開示決定（原処分）を行ったところ、審査請求人は、これを不服として、同年3月31日付け（同年4月3日受付）で本件各審査請求を提起したものである。

## 2 諮問庁としての考え方

本件各審査請求については、原処分において不開示とした部分のうち、一部を新たに開示し、その余の部分については不開示情報の適用条項を改めた上で、不開示を維持することが妥当である。

## 3 理由

### (1) 本件審査請求について

本件各開示請求は、「令和2年特定月日A特定船舶への仮検疫済証発行にかかる決裁文書」及び「令和2年特定月日C特定船舶への仮検疫済証失効にかかる決裁文書」の開示を求めるものであり、処分庁は、本件対象文書を特定し、その一部を不開示としているところ、審査請求人は不開示部分の開示を求めており、以下、不開示情報該当注について検討する。

### (2) 不開示情報該当性について

#### ア 本件対象文書1について

##### (ア) 法5条1号に該当する不開示箇所

【2月3日追記】の2/2にから乗客についてまでの記載及び対応の詳細中段の不開示箇所、特定月日A那覇港下船乗客リスト、特定月日A那覇港下船乗員リストについては、当該記述のみでは個人を特定することはできないが、既に公表されている情報等と照合することにより個人が特定される可能性が高く、個人の権利利益を害するおそれがあると考えられ、法5条1号に該当することから、不開示とすることが妥当である。

また、入出港届の「日付及び船長又は委任を受けた代理人もしくは船舶の職員による署名」では船舶の長の自筆の署名が記載されており、特定の個人を識別することができる情報であるため、法5条1号に該当することから、不開示とすることが妥当である。

##### (イ) 法5条2号イに該当する不開示箇所

代理店、発給年月日、発給港名、貨物の種類、積載物のトン数、（当港揚）、積込地、No. 23の下項目、対応の詳細の上段、入出港届の13. 貨物に関する簡潔な記述、備考欄の乗船予定乗員、

下船予定乗員については、当該情報を公にした場合、当該船会社と競合する同業他社にも公になることが想定される。他に公開されている情報等と照合することにより、独自に行ってきた対応等のノウハウについても知り得ることが想定されることから、競争上の地位その他正当な利益を害するおそれがあると考えられ、法第5条2号イに該当することから、不開示とすることが妥当である。

また、備考欄の下船予定乗客については、船舶代理店の印影が押印されており、悪意を持った者が本件印影を悪用して法律行為等を行うことが想定され、正当な利益を害し、不当な取扱いが行われるおそれがあるため、法5条2号イに該当することから、不開示とすることが妥当である。

(ウ) 法5条6号柱書きに該当する不開示箇所

対応の詳細の最下段の不開示箇所については、検疫を実施した者のうち、質問票を用いて健康状態等を質問した者についての記載である。これを公にした場合、質問の対象者の選定基準等が推察されることにより、検疫法に基づく質問等の対象から外れるよう回避行動をとることも可能になると考えられ、検疫所の事務の適正な遂行に支障を及ぼすおそれがあることから、法5条6号柱書きに該当するため、不開示とすることが妥当である。

イ 本件対象文書2について

(ア) 法5条1号に該当する不開示箇所

【2月3日追記】の2/2にから乗客についてまでの記載及び対応の詳細中段の不開示箇所については、当該記述のみでは個人を特定することはできないが、既に公表されている情報等と照合することにより個人が特定される可能性が高く、個人の権利利益を害するおそれがあると考えられ、法5条1号に該当することから、不開示とすることが妥当である。

また、「中国武漢の肺炎に係る対応について」への対応状況についての一部は、上記に記載している理由に加え、乗客個人の氏名や、下船後の行動歴等から個人が特定されるような情報が記載されており、個人の権利利益を害するおそれがあると考えられ、法5条1号に該当するため、不開示とすることが妥当である。

(イ) 法5条2号イに該当する不開示箇所

代理店、発給年月日、発給港名、貨物の種類、積載物のトン数、(当港揚)、積込地、No.23の下項目、対応の詳細の上段、「中国武漢の肺炎に係る対応について」への対応状況については、当該情報を公にした場合、当該船会社と競合する同業他社にも公になることが想定される。他に公開されている情報等と照合することによ

り、独自に行ってきた対応等のノウハウについても知り得ることが想定され、競争上の地位その他正当な利益を害するおそれがあると考えられ、法5条2号イに該当することから、不開示とすることが妥当である。

(ウ) 法5条6号柱書きに該当する不開示箇所

対応の詳細の最下段については、検疫を実施した者のうち、質問票を用いて健康状態等を質問した者についての記載である。これを公にした場合、質問の対象者の選定基準等が推察されることにより、検疫法に基づく質問等の対象から外れるよう回避行動をとることも可能になると考えられ、検疫所の事務の適正な遂行に支障を及ぼすおそれがあることから、法5条6号柱書きに該当するため、不開示とすることが妥当である。

また、「中国武漢の肺炎に係る対応について」への対応状況についての一部は、検疫を行うための関係機関と事前の情報共有等や検疫後に生じた事象について記載したものである。これらを公にすると、今後、検疫を行う際、関係機関との情報共有等が適切に行われなくなってしまうなど、検疫の事務を適切に遂行することができなくなるおそれがあることから、法5条6号柱書きに該当するため、不開示とすることが妥当である。

なお、仮検疫済証失効通知書の Signature については、検疫所長のサインが記載されている。検疫所長のサインを公にすると、検疫所で発行している仮検疫済証等の文書が容易に偽造できてしまうなど、検疫業務の適正な遂行に支障を及ぼすおそれがあることから、法5条6号柱書きに該当するため、不開示とすることが妥当である。

(3) 新たに開示する部分について

原処分で不開示とした部分のうち、上記(2)の不開示部分に該当しない部分については、法5条各号に掲げる不開示情報に該当しないため、新たに開示することが妥当である。

(4) 審査請求人の主張について

審査請求人は、審査請求書の中で、「新型コロナにかかわらず、新たな感染症への備えとして、この事故を検証することは日本のみならず、国際的にも重要で、不開示とされた行政文書はこれらの検証のための一級資料(史料)であり、公開される必要があります。」等と主張するが、法に基づく開示請求については、上記(2)及び(3)で示したとおり、法5条各号に従って開示・不開示を判断するものであり、審査請求人の主張は認められない。

4 結論

以上のとおり、本件審査請求については、原処分で不開示とした部分の

うち、一部を新たに開示し、その余の部分については不開示情報の適用条項を改めた上で、不開示を維持することが妥当である。

#### 第4 調査審議の経過

当審査会は、本件各諮問事件について、以下のとおり、併合し、調査審議を行った。

- ① 令和5年7月3日 諮問の受理（令和5年（行情）諮問第578号及び同第579号）
- ② 同日 諮問庁から理由説明書を收受（同上）
- ③ 同月14日 審議（同上）
- ④ 同年8月3日 審査請求人から意見書を收受（同上）
- ⑤ 令和6年10月10日 本件対象文書の見分及び審議（同上）
- ⑥ 同月18日 令和5年（行情）諮問第578号及び同第579号の併合並びに審議

#### 第5 審査会の判断の理由

##### 1 本件各開示請求について

本件各開示請求は、本件対象文書の開示を求めるものであり、処分庁は、その一部について、法5条1号、2号イ及び6号に該当するとして、不開示とする原処分を行った。

これに対し、審査請求人は、法5条1号に該当する部分（「下船乗客数」及び「下船乗員数」を除く）を除く部分について開示を求めており、諮問庁は、不開示部分のうち、一部を新たに開示し、その余の部分（上記第3の3（2）の不開示部分）については、不開示理由を同号、2号イ及び6号柱書きに変更した上で、不開示を維持することが相当であるとしていることから、以下、本件対象文書を見分した結果を踏まえ、審査請求人が開示すべきとし、諮問庁がなお不開示とすべきとしている部分（以下「本件不開示部分」という。）の不開示情報該当性について検討する。

##### 2 本件不開示部分の不開示情報該当性について

###### （1）本件対象文書1及び本件対象文書2に共通する部分について

###### ア 開示すべき部分について

###### （ア）「検疫報告書」における衛生管理証明書の「発給年月日」及び「発給港名」について

当該部分は、特定船舶が衛生管理証明書の発給を受けた年月日及び港名に係る事実関係が記載されているにすぎず、これを公にしても、国の機関の事務又は事業の適正な遂行に支障を及ぼすおそれがあるとは認められない。

したがって、当該部分は、法5条6号柱書きに該当せず、開示すべきである。

###### （イ）「検疫報告書」における「仮検疫済証No. 23」の下の不開

示部分について

当該部分は、特定の症状を持つ者に係る分類及びその具体的な人数が記載されている。このうち、具体的な人数を除く部分については、分類の項目名等が記載されているにすぎず、これを公にしても、国の機関の事務又は事業の適正な遂行に支障を及ぼすおそれがあるとは認められない。

したがって、当該部分は、法5条6号柱書きに該当せず、開示すべきである。

(ウ) 「検疫報告書」における「貨物の種類」、「積載物のトン数」、「(当港揚)」及び「積込地」について

当該部分は、特定船舶に搭載した貨物等に関する記載欄であるが、その記載内容に照らして、これを公にしても、当該船舶を運航する会社の競争上の地位その他正当な利益を害するおそれがあるとは認められない。

したがって、当該部分は法5条2号イに該当せず、開示すべきである。

イ その余の部分について

(ア) 法5条1号該当性について

a 「21. 日付及び船長又は委任を受けた代理人若しくは船舶の職員による署名」欄の署名部分については、審査請求書の内容に鑑みれば、審査請求人は開示を求めていると解されることから、不開示情報該当性を判断しない。

b 「検疫報告書」における【2月3日追記】部分の記載及び対応の詳細中段の不開示箇所については、開示決定通知書で法5条1号に該当するとして不開示部分とされた部分ではなく、開示決定通知書と審査請求書の記載を対照すると、審査請求人が開示を求めている部分に含まれるとは解されないことから、以下、これらの部分の不開示情報該当性について検討する。

当該部分には、特定国籍の乗客の行動状況や、特定の乗客が検疫を受けた際の様子等について記載されており、これらは、それぞれ法5条1号本文後段に規定する個人に関する情報であって、特定の個人を識別することはできないが、公にすることにより、なお個人の権利利益を害するおそれがあるものに該当すると認められる。

また、当該部分は、法令の規定により又は慣行として公にされ、又は公にすることが予定されている情報であるとする事情は認められないことから、同号ただし書イに該当せず、同号ただし書ロ及びハに該当する事情も認められない。

したがって、当該部分は法5条1号に該当し、不開示とすることが妥当である。

(イ) 法5条2号イ該当性について

「検疫報告書」における代理店、No. 23の下の項目（上記ア（イ）に含まれない、具体的な人数に係る部分のみ）及び対応の詳細の上段に係る部分には、特定船舶の積荷の状況や、当該船舶における検疫の状況等について記載されている。

当該部分は、これを公にすることにより、当該船舶の運航に係る情報や、当該船舶における検疫への対応等に関する情報が公表され、当該船舶を運航する会社の競争上の地位その他正当な利益を害するおそれがあることは否定できない。

したがって、当該部分は法5条2号イに該当し、不開示とすることが妥当である。

(ウ) 法5条6号柱書き該当性について

「検疫報告書」における対応の詳細の最下段の部分には、特定船舶において検疫を実施した者のうち、「質問票」によって健康状態等を質問した者に関する情報が記載されている。

当該部分を公にした場合、質問の対象者の選定基準等が推察されることにより、検疫法に基づく質問等の対象から外れるよう回避行動をとることが可能になり、検疫所の事務の適正な遂行に支障を及ぼすおそれがあるとする諮問庁の説明は、これを否定できない。

したがって、当該部分は法5条6号柱書きに該当し、不開示とすることが妥当である。

(2) 本件対象文書1について（上記（1）に含まれる部分を除く）

ア 開示すべき部分について

(ア) 「入出港届」における「21. 日付及び船長又は委任を受けた代理人若しくは船舶の職員による署名」欄のうち、右下の日付部分については、署名が行われた日付が記載されているものと認められる。当該部分は、個人を識別することができる記述とは認められず、法5条1号本文前段に規定する個人に関する情報であって、特定の個人を識別することができるものに該当するとは認められない。また、法5条1号本文後段に規定する特定の個人を識別することはできないが、公にすることにより、なお個人の権利利益を害するおそれがあるものに該当するとも認められない。

したがって、当該部分は、法5条1号に該当せず、開示すべきである。

(イ) 「入出港届」における「13. 貨物に関する簡潔な記述」欄については、特定船舶に搭載した貨物に関する記載欄であるが、そ

の記載内容に照らして、これを公にしても、当該船舶を運航する会社の競争上の地位その他正当な利益を害するおそれがあるとは認められない。

したがって、当該部分は法5条2号イに該当せず、開示すべきである。

イ その余の部分について

(ア) 法5条1号該当性について

- a 「入出港届」における「21. 日付及び船長又は委任を受けた代理人若しくは船舶の職員による署名」欄の署名部分については、審査請求書の内容に鑑みれば、審査請求人は開示を求めていると解されることから、不開示情報該当性を判断しない。
- b 「特定月日A那覇港下船乗客リスト」及び「特定月日A那覇港下船乗員リスト」については、乗客及び乗員の氏名、生年月日、性別等の情報が記載されており、これらは法5条1号本文前段に規定する個人に関する情報であって、特定の個人を識別することができるものに該当する。

また、当該部分は、法令の規定により又は慣行として公にされ、又は公にすることが予定されている情報であるとする事情は認められないことから、法5条1号ただし書イに該当せず、同号ただし書ロ及びハに該当する事情も認められない。

したがって、当該部分は法5条1号に該当し、不開示とすることが妥当である。

(イ) 法5条2号イ該当性について

- a 「入出港届」における「8. 船舶の代理人の氏名又は名称及び住所」並びに「16. 備考」に記載された乗船予定乗員、下船予定乗客及び下船予定乗員の人数に係る部分には、特定船舶の運航に関する状況等について記載されている。

当該部分は、これを公にすることにより、当該船舶の運航に係る情報等が公表され、当該船舶を運航する会社の競争上の地位その他正当な利益を害するおそれがあることは否定できない。

したがって、当該部分は法5条2号イに該当し、不開示とすることが妥当である。

- b 「入出港届」における「16. 備考」には、船舶代理店の印影が押印されている。

当該印影は、書類の真正を示す認証的機能を有するものであり、これを公にすると、偽造により悪用されるおそれがあり、当該法人の権利、競争上の地位その他正当な利益を害するおそれがあると認められる。

したがって、当該部分は、法5条2号イに該当し、不開示とすることが妥当である。

(3) 本件対象文書2について（上記（1）に含まれる部分を除く）

ア 法5条1号該当性について

「中国武漢の肺炎にかかる対応について」への対応状況の「出来事」欄の一部には、乗客の氏名や、下船後の行動に係る情報であって、当該情報を手掛かりとして乗客の特定につながり得るもの等が記載されている。これらの部分は、法5条1号本文前段に規定する個人に関する情報であって、特定の個人を識別することができるものに該当する。

また、当該部分は、法令の規定により又は慣行として公にされ、又は公にすることが予定されている情報であるとする事情は認められないことから、法5条1号ただし書イに該当せず、同号ただし書ロ及びハに該当する事情も認められない。また、法6条2項に基づく部分開示の余地もない。

したがって、当該部分は法5条1号に該当し、不開示とすることが妥当である。

イ 法5条2号イ該当性について

「中国武漢の肺炎にかかる対応について」への対応状況の「相手の属性」欄、「出来事」欄及び「対応等」欄の一部には、検疫に関する関係行政機関の対応や連絡対象等に関する情報が記載されている。

当該部分は、これを公にすることにより、当該船舶の運航に係る情報や、当該船舶における検疫への対応等に関する情報が公表され、当該船舶を運航する会社等の競争上の地位その他正当な利益を害するおそれがあることは否定できない。

したがって、当該部分は法5条2号イに該当し、不開示とすることが妥当である。

ウ 法5条6号柱書き該当性について

「中国武漢の肺炎にかかる対応について」への対応状況の「相手の属性」欄、「出来事」欄及び「対応等」欄の一部には、検疫への対応に係る内容や連絡対象等に関する情報が記載されている。また、「仮検疫済証失効通知書」の「Signature」欄には、検疫所長の署名が記載されている。

これらの部分を公にした場合、検疫に係る具体的な対応手法や着眼点等が明らかとなり、これらに対する回避行動をとるきっかけを与えたり、また、検疫所で発行している文書の偽造を容易にしたりするなど、検疫に係る事務の適正な遂行に支障を及ぼすおそれがある。

ることは否定できない。

したがって、当該部分は法5条6号柱書きに該当し、不開示とすることが妥当である。

3 審査請求人のその他の主張について

審査請求人は、その他種々主張するが、いずれも当審査会の上記判断を左右するものではない。

4 本件各一部開示決定の妥当性について

以上のことから、本件対象文書につき、その一部を法5条1号、2号イ及び6号に該当するとして不開示とした各決定については、審査請求人が開示すべきとし、諮問庁が同条1号、2号イ及び6号柱書きに該当するとしてなお不開示とすべきとしている部分のうち、別紙の2に掲げる部分を除く部分は、同条1号、2号イ及び6号柱書きに該当すると認められるので、不開示とすることは妥当であるが、別紙の2に掲げる部分は、同条1号、2号イ及び6号柱書きのいずれにも該当せず、開示すべきであると判断した。

(第3部会)

委員 長屋 聡, 委員 久末弥生, 委員 葭葉裕子

## 別紙

### 1 本件対象文書

- (1) 検疫審査にかかる書類（令和2年特定月日A 特定船舶に係る書類）  
（本件対象文書1）
- (2) 検疫審査にかかる書類（令和2年特定月日C 特定船舶に係る書類）  
（本件対象文書2）

### 2 新たに開示すべき部分

- (1) 検疫報告書（本件対象文書1及び本件対象文書2）
  - ア 衛生管理証明書の「発給年月日」及び「発給港名」
  - イ 「仮検疫済証No. 23」の下の不開示部分（具体的な人数を除く）
  - ウ 「貨物の種類」，「積載物のトン数」，「（当港揚）」及び「積込地」
- (2) 入出港届（本件対象文書1）
  - ア 「13. 貨物に関する簡潔な記述」欄
  - イ 「21. 日付及び船長又は委任を受けた代理人若しくは船舶の職員による署名」欄の右下の日付部分